Die rechtliche Natur der Eisenbahnfahrkarte, welche nicht auf den Namen lautet.

Inaugural-Dissertation

zur

Erlangung der Doktorwürde

bei der

Juristischen Fakultät der Universität Leipzig

eingereicht von

W. Moratzky

Referendar aus Elberfeld.

Leipzig 1906.

Inhaltsverzeichnis.

Seite

§ 1. Einleitung 1

I. Der Personentransportvertrag.

§ 2. Wird mit dem Eisenbahnunternehmer ein Personentransportvertrag abgeschlossen? 2
§ 3. Der Inhalt des Personentransportvertrages 3
§ 4. Die rechtliche Natur des Personentransportvertrages 6
§ 5, Das Verhältnis der Fahrkartenausgabe zum Transportvertrage 10
§ 6. Die Beförderung ohne vorherige Lösung einer Fahrkarte 13

II. Die rechtliche Natur der Fahrkarte, welche nicht auf den Namen lautet.

§ 7. Die in der Literatur vertretenen Ansichten 14
§ 8. Die Ansicht des Verfassers 16
§ 9. Die Natur des Ausfertigungsaktes 26
§ 10. Entstehung des Gläubigerrechtes 27
§ 11. Die Übertragbarkeit des Anspruches 28
§ 12. Ausübung des Gläubigerrechtes 30
§ 13. Einwendungen des Schuldners 31
§ 14. Die Vorschriften des B.G.B. über die Schuldverschreibung auf den Inhaber, welche auf die Karten und Marken des § 807 B.G.B. keine Anwendung finden 32

Literaturverzeichnis.

1. von Bar, Zweifelhafte Betrugsfälle im Gerichtssaal. Bd. 40.
2. Bekker, Die Geldpapiere, im Jahrbuch des gem. deutschen Rechtes von Bekker und Muther. Bd. 1.
3. Biermann, Rechtszwang zum Kontrahieren, in Iherings Jahrbüchern für die Dogmatik des heutigen römischen und deutschen Privatrechtes Bd. 32. Jena 1893.
4. Brunner, Die Wertpapiere, in Endemanns Handbuch des deutschen Handels-See- und Wechselrechtes. Leipzig 1881—1885.

4a. Busch's Archiv. Bd. 34.

5. Cosack, Lehrbuch des Handelsrechtes. 6. Aufl. 1903.
6. Dernburg, 1. Das Bürgerliche Recht des deutschen Reiches und Preußens. II_1. Halle 1905.
   2. Pandekten II. 7. Aufl. Berlin 1903.
7. Eck, Vorträge über das Recht des Bürgerlichen Gesetzbuches. 1. und 2. Auflage, Berlin 1903.
8. Eger, 1. Die Eisenbahnverkehrsordnung vom 26. Okt. 1899.
   2. Das deutsche Frachtrecht mit besonderer Berücksichtigung des Eisenbahnfrachtrechtes. Bd. 3. Berlin 1891.
   3. Eisenbahnrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen. Zeitschrift für Eisenbahnrecht, seit 1885.
9. Enneccerus-Lehmann, Das Bürgerliche Recht. 1901.
10. Endemann, Das Recht der Eisenbahnen. Leipzig 1886.
11. Entwurf eines Handelsgesetzbuches nebst Denkschrift. Aufgestellt im Reichs-Justizamt. Berlin 1896.
12. Fuchs, Die Karten und Marken des täglichen Verkehrs, in der Österreichischen Gerichtszeitung 1880, 1881. Wien.
13. G . . . , Die Rechtsgültigkeit der Eisenbahnverkehrsordnung. Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen. Berlin 1900. N. 101.
14. Gareis, 1. Das deutsche Handelsrecht. Berlin 1903.
   2. Über Legitimationszeichen, in Busch's Archiv 1876.

14a. Gierke, Deutsches Privatrecht. II.

15. Goldschmidt, 1. Haftungspflicht der Eisenbahnen. Zeitschrift. Bd. 4.
   2. System des Handelsrechtes. 4. Aufl.

15a. Göppert, Zur rechtlichen Natur der Personenbeförderung auf Eisenbahnen Berlin 1894.

16. Großmann, Nochmals die Eisenbahnverkehrsordnung. Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen. Berlin 1901. Nr. 35.

17. von Hahn, Kommentar zum Allgem. deutschen Handelsgesetzbuche. 4. Auflage. Braunschweig 1894.
18. Harburger, Ist die Eisenbahnverkehrsordnung rechtsgültig? Deutsche Juristenzeitung. 1901. Nr. 3.
19. Jakobi, Die Wertpapiere im Bürgerlichen Recht. Jena 1901.
19a. von Ihering, Jahrbuch für Dogmatik.
19b. de Jonge, Die Übertragbarkeit des Retourbillets. Freiburg 1888.
20. Karstens, Hat derjenige, unter dessen Adresse der Postanstalt ein Brief oder ein Paket zur Bestellung gegeben worden ist, ein eigenes Recht, von der Postanstalt die Ausantwortung dieses Briefes oder Paketes an ihn zu fordern? im Archive für die zivilistische Praxis (Franke, von Linde, Muttermaier, von Vangerow). Bd. 37. Heidelberg 1854.
21. Kaufmann, Ist die Eisenbahnverkehrsordnung rechtsgültig? Deutsche Juristenzeitung 1901. Nr. 8.
22. Koch, Deutschlands Eisenbahnen. Marburg 1858.
23. Kuhlenbeck, Kommentar zum B.G.B. I. Berlin 1903.
24. Kuntze, Die Lehre von den Inhaberpapieren. Leipzig 1857.
25. Laband, Ist die Eisenbahnverkehrsordnung rechtsgültig? Deutsche Juristenzeitung. 1900. Nr. 24.
26. Lehmann, Zur Theorie der Wertpapiere in den Festgaben der juristischen Fakultät in Marburg für Wetzel. Marburg 1890.
27. Motive zu dem Entwurfe eines Bürgerlichen Gesetzbuches. Amtliche Ausgabe. Berlin 1896.
28. Oertmann, Das Recht der Schuldverhältnisse. 1906.
29. Planck, II. Bürgerliches Gesetzbuch. 1. und 2. Auflage. 1900.
30. Platner, Ein Beitrag zu der Lehre von den Inhaberpapieren, im Archiv für die zivilistische Praxis. Bd. 42.
31. Protokolle der Kommission für die zweite Lesung des Entwurfs des Bürgerlichen Gesetzbuches. Im Auftrage des Reichsjustizamtes bearb. von Achilles, Gebhard, Spahn. Berlin 1898.
32. Scherer, Recht der Schuldverhältnisse des Bürgerlichen Gesetzbuches. II. Erlangen 1899.
33. Schott, Das gewöhnliche Transportgeschäft und das Transportgeschäft der Eisenbahnen, in Endemanns Handbuch des deutschen Handelsrechtes. Bd. 3. Leipzig 1885.
34. Staub, Kommentar zum Handelsgesetzbuch. 6. und 7. Auflage 1900.
35. Stobbe, Handbuch des deutschen Privatrechtes. III. 2. Auflage.
36. Stobbe-Lehmann, Handbuch des deutschen Privatrechtes. 3. Aufl. Berlin 1900.
37. Staudinger, Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch. Bd. II. Recht der Schuldverhältnisse (Kober-Engelmann). München 1905.
38. Türcke-Niedenführ, Das Bürgerliche Recht. Leipzig 1901.
39. Unger, Die rechtliche Natur der Inhaberpapiere. 1857.
40. Westrum, Unübertragbarkeit des Retourbillets, in der »Juristischen Wochenschrift«. 1886.

§ 1. Einleitung.

Für die rechtliche Beurteilung der Eisenbahnfahrkarte kommt als Rechtsquelle in erster Linie die Eisenbahnverkehrsordnung vom 26. Oktober 1899 in Betracht. Die Rechtsgültigkeit dieser Verkehrsordnung wurde zuerst von Laband[1]) bestritten. Zahlreiche Aufsätze in den fachwissenschaftlichen Blättern[2]) haben sich seither mit dieser Frage beschäftigt. Mit Recht heben alle Schriftsteller hervor, daß die Verkehrsordnung von 1899 rechtlich eine ganz andere Bedeutung als die von 1892 hat. Letztere war nach der herrschenden Ansicht eine Dienstanweisung für die Eisenbahnbeamten, eine Vertragsfestsetzung über den Beförderungsvertrag für das Publikum. Sie hatte nur den Charakter einer Verwaltungsverordnung, deren Inhalt erst durch die Aufnahme in die einzelnen Transportverträge dem Publikum gegenüber Geltung erlangte. Anders verhält es sich mit der Verkehrsordnung von 1899. § 472 H.G.B. lautet: »Die Vorschriften über die Beförderung von Personen auf den Eisenbahnen werden durch die Eisenbahnverkehrsordnung getroffen;« damit zieht das neue Handelsgesetzbuch auch das Personenbeförderungsrecht in den Kreis handelsrechtlicher Regelung. Allerdings verzichtet das Handelsgesetzbuch auf dessen eigene Normierung und überläßt sie vielmehr aus praktischen Gründen einer außer ihm stehenden Rechtsordnung. Durch diese Bestimmung des H.G.B. wird die Verkehrsordnung zur Rechtsquelle. Sie erhält, wenn auch nicht formell, so doch materiell den Charakter eines Spezialgesetzes zum Handelsgesetzbuche.

Weiterhin erklärt die Verkehrsordnung[3]) Bestimmungen der einzelnen Eisenbahnverwaltungen für rechtlich zulässig, welche der Verkehrs-

---

[1]) Deutsche Juristenzeitung. 1900. Nr. 24.

[2]) Deutsche Juristenzeitung. 1901. Nr. 3, Nr. 8. Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen. 1900. Nr. 101. 1901. Nr. 35.

[3]) Eingangsbestimmungen. I, 3.

ordnung nicht widersprechen, sie vielmehr ergänzen, von der Aufsichtsbehörde genehmigt und in die öffentlichen Tarife aufgenommen sind. Diese Bestimmungen finden wir in den einzelnen Tarifen als die sogenannten Zusatzbestimmungen zur Verkehrsordnung.

In dritter Linie ist das Handelsgesetzbuch als Rechtsquelle heranzuziehen. Die Personentransportanstalten sind nach § 1, Ziffer 5 H.G.B. als Kaufleute im Sinne des Gesetzes anzusehen[1]). Die Rechtsätze, die das H.G.B. allgemein für Kaufleute gibt, finden auch auf den gewerblichen Betrieb der Eisenbahnen Anwendung, und zwar ohne Unterschied, ob es sich um Staats- oder um Privatbahnen handelt.

Schweigen schließlich sowohl die speziellen Bestimmungen der Verkehrsordnung, als auch die des H.G.B., so treten die allgemeinen Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuches ergänzend in die Lücke.

Um die rechtliche Natur der Eisenbahnfahrkarte festzustellen, ist es notwendig, auf das Rechtsverhältnis, welches zwischen Eisenbahnunternehmer und Fahrgast besteht, und zu welchem die Fahrkarte in Beziehung — in welcher Beziehung, darüber herrscht Streit — zurückzugehen.

I. Der Personentransportvertrag.

§ 2. Wird mit dem Eisenbahnunternehmer ein Personentransportvertrag abgeschlossen?

Die Ansichten über den Charakter des bei der Verausgabung der Fahrkarte sich vollziehenden Rechtsgeschäftes sind in der Literatur verschieden. Die einen[2]) erblicken in der Verausgabung der Fahrkarte nur den Abschluß eines Kaufvertrages, die anderen[3]) dagegen einen Beförderungsvertrag, der äußerlich als Kauf einer Eisenbahnfahrkarte erscheint, begrifflich sich aber als einen Werkvertrag darstellt.

Für die Annahme eines Kaufvertrages spricht anscheinend der Umstand, daß in § 13 der Verkehrsordnung ausdrücklich vom »Ver-

---

[1]) Mit Ausnahme der in § 452 H.G.B. bezeichneten Postverwaltungen.

[2]) Schott, S. 525. Endemann, S. 672 ff.

[3]) Cosack, § 97. S. 454. Eger, Verkehrsordnung. S. 42, 60. Gareis, S. 469. R.G. vom 24. Mai 1905. J.W. 1905. S. 427. Nr. 4. Erk. des II. Ziv.-Sen. des Reichsgerichtes vom 22. April 1881 bei Eger, Eisenbahnrechtliche Entsch. Bd. 2. S. 14. Erk. vom 27. Januar 1887 bei Eger. Bd. 5. S. 237 (238).

kauf« der Fahrkarten die Rede ist. Allein mit Recht bemerkt Eger[1]) hierzu: »Wenn vom ‚Verkauf' der Fahrbillets gesprochen wird, so ist dies zwar ein landläufiger und populärer Ausdruck. Im Rechtssinne ist jedoch darunter die Verabfolgung der Quittungen über den Fahrpreis zu verstehen, der auf Grund der abzuschließenden Transportverträge zu entrichten ist.«

Ausschlaggebend für den Charakter des bei der Verausgabung der Fahrkarte sich vollziehenden Rechtsgeschäftes könnte der von der Verkehrsordnung gewählte Ausdruck nur dann sein, wenn er sich mit dem eigentlich materiellen Parteiwillen decken würde. Dem ist aber nicht so. Es kommt den Parteien in erster Linie nicht so sehr auf die käufliche Veräußerung bzw. Erwerbung einer Fahrkarte an, als darauf, eine Einigung über eine von der Eisenbahn auf Grund der Bestimmungen der Verkehrsordnung auszuführende Beförderungsleistung herbeizuführen.

Deshalb ist das scheinbar als Kauf sich darstellende Rechtsgeschäft kein Kauf, sondern ein Transportvertrag und zwar ein Personentransportvertrag.

§ 3. Der Inhalt des Personentransportvertrages.

Der Personentransportvertrag hat die Beförderung einer Person von einem Orte nach einem anderen gegen Zahlung des Fahrpreises zum Gegenstande; sehr oft ist damit auch ein Güterfrachtvertrag über sogenanntes Passagiergut verbunden.

Hierbei ist die Frage aufzuwerfen: Muß die Eisenbahn jede von ihr verlangte Beförderung ausführen? Dabei ist zu unterscheiden, ob für die Eisenbahn ein Zwang zum Kontrahieren (Kontrahierungszwang) oder zum Befördern (Transportzwang) besteht.

H.G.B. § 453 bestimmt: »Eine dem öffentlichen Güterverkehr dienende Eisenbahn darf die Übernahme von Gütern zur Beförderung nach einer für den Güterverkehr eingerichteten Station innerhalb des deutschen Reiches nicht verweigern.

Eine Zuwiderhandlung begründet den Anspruch auf Ersatz des daraus entstehenden Schadens.« —

Somit besteht also für die Eisenbahn ein Zwang zur Beförderung

[1]) Eger, Frachtrecht. Bd. 3. S. 374.

von Gütern. Für die Beförderung von Personen fehlt eine gleiche Vorschrift im H.G.B. Wohl aber gibt § 6 der Verkehrsordnung unter fast den gleichen Voraussetzungen wie das H.G.B. für die Güterbeförderung einen Ersatz: »Die Beförderung von Personen, Tieren und Sachen kann nicht verweigert werden, sofern« usw.

Nach der Verkehrsordnung ist die Beförderungspflicht der Eisenbahn bei Personen und Sachen die gleiche, und man kann zur Untersuchung des Zwanges bei der Personenbeförderung die durch das H.G.B. für Güter festgesetzte Transportpflicht heranziehen. Art. 422 des allgem. deutschen H.G.B. bestimmte, daß die Eisenbahn eine bei ihr nachgesuchte Eingehung eines Frachtgeschäftes nicht verweigern dürfe. Danach bestand also ein Kontrahierungszwang. Das neue H.G.B. § 453 schreibt nun vor, daß die Eisenbahn die Übernahme von Gütern nicht verweigern dürfe. Es findet sich so die angestrebte Übereinstimmung mit der Verkehrsordnung § 6 und §§ 49, 50[1]).

Zur Beantwortung der Frage, ob darin ein Kontrahierungs- oder Transportzwang liegt, müssen wir auf die rechtlichen Folgen derselben eingehen.

Das frühere Betriebsreglement und die frühere Verkehrsordnung waren kein Gesetz. Biermann[2]) sagt: »Wenn die Eisenbahn die Beförderung von Personen nicht verweigern kann, darf sie auch nicht den Vertragsschluß verweigern, denn sonst läge zugleich eine Verweigerung der Beförderung vor. Ja, man darf behaupten, daß Beförderung hier gerade heißen soll: Abschließung des Beförderungsvertrages. Denn daß nach abgeschlossenem Beförderungsvertrage die Eisenbahn verpflichtet ist, zu befördern, das brauchte der Bundesrat nicht erst auszusprechen. Also auch der durch das Reglement auferlegte Zwang ist ein Kontrahierungs-, kein Transportzwang. Seine Folgerungen aus § 6 der Verkehrsordnung gelten deshalb nur betreffs des vertragsmäßigen Kontrahierungs- und Transportzwanges.

Anders verhält es sich bei einem gesetzlichen Zwange. Das Verhältnis, welches Biermann aufstellt, gilt allerdings in einer Hinsicht auch für den gesetzlichen Kontrahierungs- und Transportzwang, d. h. besteht ein Transportzwang, so muß, wenn dieser praktisch wirksam

[1]) Vgl. Entwurf eines Handelsgesetzbuches nebst Denkschrift, S. 538.
[2]) Biermann, in Iherings Jahrbüchern. Bd. 32. S. 269.

sein soll, daneben auch der Kontrahierungszwang bestehen. Nicht jedoch gilt das umgekehrte Verhältnis beim gesetzlichen Kontrahierungszwange. Dieser verpflichtet vertragsmäßig, nicht aber gesetzlich zum Transport. Der gesetzliche Kontrahierungszwang kann für sich bestehen, der gesetzliche Transportzwang aber kann praktisch nur neben einem gesetzlichen Kontrahierungszwange vorhanden sein[1]).

Ein bloßer Kontrahierungszwang hindert die Eisenbahn nicht, einen Vertrag zu brechen und sich durch Leistung von Schadensersatz der Beförderungspflicht zu entziehen. Der Reisende hat aber oft gerade bei der Personenbeförderung ein so starkes Interesse an der Beförderung, daß ihm dieses durch keinen noch so großen Schadensersatz ersetzt werden kann. Praktisch zeigt sich somit der Unterschied zwischen dem Bestehen eines bloßen Kontrahierungszwanges und dem Mitbestehen eines Transportzwanges darin, daß bei dem bloßen Kontrahierungszwange die Eisenbahn sich jederzeit durch Leistung von Schadensersatz befreien kann.

§ 453 Abs. 4 H.G.B.: »Eine Zuwiderhandlung gegen diese Vorschriften begründet den Anspruch auf Ersatz des daraus entstehenden Schadens« läßt nur auf einen Kontrahierungszwang schließen. Ein Transportzwang für die Personen- und Güterbeförderung ergibt sich aus den gesetzlichen Vorschriften des § 6 der neuen Verkehrsordnung. Die Überschrift zu § 6 spricht von einer »Verpflichtung zum Transporte« und fährt dann fort: »Die Beförderung von Personen und Sachen kann nicht verweigert werden.«

Auf Grund des von der neuen Verkehrsordnung als Gesetz festgesetzten Kontrahierungs- und Transportzwanges mußte auch Art. 422 des allgem. deutsch. H.G.B. im Falle einer Anlehnung an die Verkehrsordnung eine Änderung erfahren. Die Denkschrift[2]) zum Entwurf eines H.G.B. sagt: »Die Vorschriften des § 427 (des Entwurfes) entsprechen dem bisherigen Art. 422 (betreffs des Kontrahierungszwanges) in Verbindung mit den §§ 6, 49 und 50 der Eisenbahnverkehrsordnung und den Artikeln 2—5 des Berner Vertrages (betreffs des Transportzwanges). »Mit Rücksicht auf die für den durchgehenden Güterverkehr bestehenden Einrichtungen ist die frag-

---

[1]) Eger, Eisenbahnverkehrsordnung, S. 21. Göppert, S. 44 ff. Zur rechtlichen Natur der Personenbeförderung auf Eisenbahnen. Berlin 1894.

[2]) Denkschrift, S. 538/539.

liche Verpflichtung den Eisenbahnen nicht, wie im H.G.B., nur in Ansehung der ‚Eingehung von Frachtgeschäften' für ihre eigene Bahnstrecke auferlegt, sondern auf die ‚unmittelbare Beförderung' nach allen für den Güterverkehr bestimmten Stationen innerhalb des deutschen Reiches ausgedehnt.« Ein deutlicher Beweis für das oben angeführte Verhältnis von Kontrahierungs- und Transportzwang.

Weigert sich somit die Eisenbahn, dem Reisenden eine Fahrkarte auszuhändigen, so hat derselbe einen im Wege der Klage geltend zu machenden Anspruch auf Abschluß des Beförderungsvertrages, sowie einen Anspruch auf Leistung von Schadensersatz wegen grundloser Weigerung des Vertragsabschlusses. Beim Bestehen eines bloßen Kontrahierungszwanges kann sich die Eisenbahn allerdings durch Geldleistung der Pflicht zur Beförderung entziehen.

Beim Mitbestehen eines Transportzwanges dagegen hat der Reisende auch einen gesetzlichen Anspruch auf Beförderung.

§ 4. Die rechtliche Natur des Personentransportvertrages.

Den Personentransportvertrag hat man unter die verschiedensten der in Betracht kommenden Verträge einzureihen versucht.

Nach Schott[1]) ist bei der Personenbeförderung von dem Abschluß eines Vertrages überhaupt nicht zu sprechen. Von einem Vertrage könne wohl bei Extrazügen, nicht aber bei der fahrplanmäßigen Personenbeförderung die Rede sein. Diese Beförderung habe alles Individuelle abgestreift, was doch zum Vertrage notwendig sei. Die fahrplanmäßige Personenbeförderung beruhe auf Rechtsvorschrift. Deshalb sei die Verbindlichkeit der Eisenbahn zur fahrplanmäßigen Beförderung einer Person keine vertragsmäßige, sondern eine gesetzliche. Die Eisenbahn aber sei verpflichtet, jeden zu befördern, welcher die fahrplanmäßigen Voraussetzungen erfülle.

Diesen Ausführungen ist nicht beizustimmen. Bei jeder Personenbeförderung findet am Fahrkartenschalter eine Einigung zweier Parteien über Leistung und Gegenleistung statt. Verlangt ein Reisender eine Fahrkarte nach einem bestimmten Orte, so erklärt er damit seine Bereitwilligkeit, den tarifmäßigen Fahrpreis zu zahlen, wenn die Eisenbahn ihn unter den gesetzlich festgelegten Beförderungsbedingungen

[1]) Schott, S. 525 ff.

nach dem Orte befördert und ihm zum Zeichen seines durch die Vorausbezahlung erworbenen Beförderungsanspruches eine Fahrkarte aushändigt. Das Verlangen des Reisenden ist sein Vertragsantrag. Der die Eisenbahn vertretende Schalterbeamte gibt durch die Aushändigung der Fahrkarte klar zu verstehen, daß er den Antrag annimmt. Die Einigung über Leistung und Gegenleistung hat sich vollzogen. Daß die Eisenbahn zum Transport im allgemeinen rechtlich verpflichtet ist, steht dem Abschlusse eines Vertrages im einzelnen Falle nicht entgegen. Die rechtlich erheblichen Tatsachen, welche einen Vertrag zu begründen vermögen, Antrag und Annahme, Einigung über Leistung und Gegenleistung, sind vorhanden.

In den über die Personenbeförderung handelnden Vorschriften der Verkehrsordnung steht zwar nicht ausdrücklich das Wort Personenbeförderungsvertrag oder ein anderer die Vertragsnatur schon äußerlich kennzeichnender Ausdruck, wohl aber redet die Verkehrsordnung in den über die Beförderung von Gütern gegebenen Bestimmungen vom Frachtvertrage. Wenn nun nach der Verkehrsordnung das zwischen der Eisenbahn und dem einzelnen über die Beförderung von Gütern sich vollziehende Rechtsgeschäft als Vertrag anzusehen ist, so liegt kein Grund vor, das Rechtsgeschäft über die Beförderung von Personen einer anderen Kategorie einzuverleiben[1]).

Endemann[2]) rechnet den Beförderungsvertrag zu den Arbeitsgeschäften. Arbeitsgeschäft nennt er einen Vertrag, der auf der einen Seite eine Arbeitsleistung, auf der anderen (sofern nicht ausnahmsweise Unentgeltlichkeit eintritt) die Zahlung eines Preises oder Lohnes zum Gegenstande hat. Unter den Arbeitsgeschäften unterscheidet er verschiedene Arten. Den Beförderungsvertrag insbesondere rechnet er zu denjenigen, durch welche sich der Arbeiter zu einer Arbeitsleistung verpflichtet, ohne in den Dienst des Arbeitgebers zu treten.

Abgesehen davon, daß den wesentlichen Inhalt des Vertrages nicht eine Arbeitsleistung, sondern der durch die Arbeitsleistung herzustellende Erfolg bildet, so liegt doch kein Grund vor, ein neues Rechtsgebilde in das Rechtsleben einzuführen, da man den Transport-

---

[1]) Vgl. Eger, Frachtrecht. Bd. 3. S. 364 ff. und Verkehrsordnung zu § 12. S. 68.
[2]) Endemann. Das Recht der Eisenbahnen. § 112, II. S. 525 ff.

vertrag unter eine der bestehenden Vertragsarten des geltenden Rechtes einreihen kann.

Karstens[1]) bezeichnet den Transportvertrag als Mandat. Dieser Ansicht ist nicht beizutreten, wenn man erwägt, daß nicht nur regelmäßig für die Leistung des Eisenbahnunternehmers eine Vergütung zu zahlen ist, sondern sogar dieselbe der ersteren vorausgehen muß, daß ferner der Eisenbahnunternehmer für jedes Verschulden seines Vertreters ohne weiteres haftet, daß endlich die Verpflichtung des Eisenbahnunternehmers durch den Tod des anderen Kontrahenten an sich keine Veränderung erleidet, alles Momente, die beim Mandat nur als Ausnahmen zugelassen sind, die aber beim Transportvertrag regelmäßig vorkommen.

v. Hahn[2]) erblickt in dem Transportvertrage eine locatio conductio rei; er geht davon aus, daß dem Passagier das Recht eingeräumt werde, die nach einem bestimmten Orte hin bewegten Transportmittel der Eisenbahn zum Zwecke der Beförderung seiner Person zu benutzen. Er begeht den Fehler, das Schwergewicht des unter den Parteien bestehenden Rechtsverhältnisses in die Benutzung der Transportmittel zu verlegen, während dies der Absicht der Parteien nicht entspricht. Er betont nämlich nur die »Benutzung« der nach einem bestimmten Orte hin bewegten Transportmittel, während dies »nach einem bestimmten Orte hin bewegen« nicht von selbst geschieht, sondern die dies verursachende Tätigkeit des anderen Kontrahenten Hauptgegenstand des Vertrages ist. Den Parteien ist nicht damit genügt, daß der Eisenbahnunternehmer ihnen den Gebrauch der Transportmittel für eine bestimmte Zeit überläßt, ihr Interesse geht vielmehr lediglich auf die Beförderung bzw. auf das Resultat der Beförderung, die Ankunft an dem bestimmten Orte. Außerdem sagt die Verkehrsordnung in § 17 Abs. 1: »Einzelne bestimmte Plätze werden nicht verkauft«. Demnach ist der Wille der Parteien garnicht auf die Benutzung eines bestimmten Platzes, etwa eines Wagenabteils, gerichtet, sondern allein auf den Transport an den bestimmten Ort, wobei der Platz selbst in gewissen Grenzen (ob I., II., III., IV. Klasse) dem Belieben des anderen Kontrahenten überlassen ist.

---

[1]) Karstens, Archiv für die zivilistische Praxis. Bd. 37. S. 209 ff.

[2]) von Hahn, Kommentar zum H.G.B. zu Art. 425. Bd. II.

Es fragt sich nun weiter, ob der Transportvertrag als Dienstvertrag aufzufassen ist.

Dies würde dann der Fall sein, wenn lediglich die befördernden Dienste der Eisenbahn und nicht der durch diese zu bewirkende Effekt, die wohlbehaltene Ankunft an dem bestimmten Orte, Gegenstand des Vertrages wären. Zu dieser Annahme könnte man kommen, wenn man von nachstehenden Erwägungen ausginge: die Tätigkeit der Eisenbahn bestünde darin, schlechthin Eisenbahnzüge zu befördern; ihre Tätigkeit erstrecke sich ferner über das ganze Eisenbahnwesen ohne Rücksicht auf ihre Inanspruchnahme seitens der Transportnehmer und ohne Rücksicht auf die Unterabteilungen, in die das Ganze zerfalle; derjenige endlich, der im einzelnen Falle einen Transportvertrag eingehe, nehme diese Tätigkeit, also die befördernden Handlungen der Eisenbahn für eine bestimmte Zeit in Gebrauch, und damit seien die Merkmale des Dienstvertrages vorhanden.

Diese Erwägung und der daraus gezogene Schluß sind jedoch nicht richtig.

Was zunächst die fortgesetzte und ohne Rücksicht auf jeweilige Gegenkontrahenten erfolgende Tätigkeit der Eisenbahn betrifft, so kommt dieselbe für die rechtliche Beurteilung des Vertrages nicht in Betracht, sie ist vielmehr lediglich eine Folge des Verkehrsbedürfnisses und auch der Eigentümlichkeit des Betriebes, welch letzterer, um eine Rentabilität zu erzeugen, eine möglichst ausgedehnte Ausnutzung der einmal vorhandenen Dampfkraft, des Materials und der Arbeitskräfte des Personals verlangt, selbst auf das damit verbundene Risiko hin.

Der einzelne Transportvertrag dagegen hat seinen ganz konkreten, von der fortgesetzten Tätigkeit der Eisenbahn vollständig unabhängigen Inhalt. Für den jedesmaligen Fahrgast kommt nur die Transportleistung nach dem bestimmten Orte, welche ihm die Eisenbahn verspricht, in Betracht, und zwar nicht als Arbeit, sondern als Resultat der Arbeit. Der Vertrag ist also auf Ausführung eines ganz bestimmten Werkes gerichtet, mithin kann er unmöglich locatio conductio operarum sein.

Ein weiteres wesentliches Merkmal des Dienstvertrages besteht darin, daß der Vermieter andauernd unter der Anordnung und Leitung des Gegenkontrahenten steht, während wenn ersterer die Arbeit

selbständig zu dem vom Besteller gewollten Resultate zu lenken hat, Werkvertrag vorliegt. Nun ist es aber offenbar, daß der Eisenbahnunternehmer bei der Eigenart seines Betriebes seine befördernden Dienste nicht dem Willen eines anderen unterwerfen kann, daß er vielmehr Herr einer jeden Beförderungshandlung bleiben, d. h. die Transportausführung selbständig übernehmen muß.

Aus allen diesen Gründen ist der Transportvertrag kein Dienstvertrag.

Der Transportvertrag ist einmal ein gegenseitiger Vertrag. Beide Kontrahenten sind gegenseitig berechtigt und verpflichtet. Der Reisende ist berechtigt, von der Eisenbahn die Transportleistung zu verlangen, und verpflichtet, als Gegenleistung eine Vergütung, den Fahrpreis, zu zahlen. Die Eisenbahn ist berechtigt, die Vergütung zu verlangen, und verpflichtet, den Transport auszuführen[1]).

Ferner finden sich alle Bestandteile des Werkvertrages[2]), der im B. G. B. eine im Wesentlichen der locatio conductio operis des gemeinen Rechtes nachgebildete Regelung erfahren hat. Unternehmer ist die Eisenbahn. Sie verspricht das herzustellende Werk, den herbeizuführenden Erfolg: die vereinbarte Transportleistung. Besteller ist der Reisende. Er verspricht die Zahlung der Vergütung[3]).

§ 5. Das Verhältnis der Fahrkartenausgabe zum Transportvertrage.

Verträge werden sowohl nach dem B. G. B. als auch nach dem H. G. B. grundsätzlich formlos abgeschlossen. Nur in gewissen Fällen ist eine bestimmte Form vorgeschrieben, wo die besondere Bedeutung oder Gefährlichkeit des Geschäftes es erfordert. Für den Abschluß des Werkvertrages ist im B. G. B. keine Formvorschrift gegeben. Auch das H. G. B. hat für den Personentransportvertrag, den es hinsichtlich seiner ganzen Regelung der Verkehrsordnung überläßt, eine Form nicht vorgesehen.

Der Personentransportvertrag kann somit formlos abgeschlossen

---

[1]) Vgl. Dernburg, Pand. II. S. 56.

[2]) Vgl. Goldschmidt, System des Handelsrechtes. § 127. S. 188. Eger, Frachtrecht. Bd. 3. S. 311. Eger, Verkehrsordnung zu § 12. S. 60.

[3]) B.G.B. § 631.

werden. Es fragt sich, ob die Fahrkarte als eine von der Verkehrsordnung vorgeschriebene Vertragsform anzusehen ist und demgemäß die Fahrkartenausgabe erfolgt zum Zwecke der Erfüllung dieser Form.

Eine ausdrückliche Vorschrift über die Form des Vertrages gibt auch die Verkehrsordnung nicht. Dieselbe spricht zwar von dem Inhalte, der Lösung, der Zurücknahme und dem Umtausch gelöster Fahrkarten, nicht jedoch von dem Abschlusse und der Form des Vertrages. Es könnte nur noch der Auffassung Raum gegeben werden, daß die Fahrkarte stillschweigend als die vorgeschriebene Form anzusehen sei. Dies ist jedoch nach den §§ 125, 126, 127 B.G.B. zu verneinen. Mag man die Fahrkarte als die gesetzliche oder als eine durch Rechtsgeschäft bestimmte Vertragsform auffassen, sie müßte den Erfordernissen, die das B.G.B. für die besonderen Vertragsformen aufstellt, entsprechen. Von den letzteren kann nur die schriftliche Form in Betracht kommen. Es fehlt aber bei der Fahrkarte ein wesentliches Erfordernis, welches das B.G.B. für die Schriftlichkeit bei Verträgen aufstellt: die Unterzeichnung der Parteien auf derselben Urkunde. Der Vertrag würde an einem formellen Mangel leiden, der seine Nichtigkeit zur Folge haben würde. Die Schriftlichkeit in der vom B.G.B. geforderten Form würde zudem bei dem Massenabschlusse derartiger Verträge von der Praxis nie aufgenommen werden können. Sie entspricht auch tatsächlich nicht einem aus der besonderen Bedeutung oder der Gefährlichkeit des Geschäftes herzuleitenden Bedürfnisse[1]).

Eine Ausnahme von dem Erfordernisse der Unterzeichnung der Parteien auf derselben Urkunde scheint das B.G.B. für den Bürgschaftsvertrag zu machen. Nach § 766 B.G.B. ist zur Gültigkeit des letzteren nicht die Unterzeichnung der Parteien auf einer Urkunde, sondern nur die »einseitige« schriftliche Erteilung der Bürgschaftserklärung erforderlich. Allein diese Ausnahme ist nur eine scheinbare. Nicht für den Bürgschaftsvertrag, sondern nur für die Erklärung des einen Vertragsteiles, für die Verbürgung, schreibt das Gesetz Schriftlichkeit vor. Immerhin führt die für den Bürgschaftsvertrag vorgeschriebene Form zu der Erwägung, ob nicht etwa wie bei diesem, so auch beim Personentransportvertrage die eine Vertrags-

[1]) Vgl. Enneccerus-Lehmann, I. S. 175.

erklärung, die der Eisenbahn, der Schriftform bedarf und ob die Fahrkarte als die schriftliche Erteilung der Erklärung anzusehen ist. Dies ist aber ebenfalls mit Rücksicht auf die zwingende Formvorschrift, die das B.G.B. für die Schriftform allgemein aufstellt, zu verneinen. Bei der Fahrkarte fehlt das Erfordernis der eigenhändigen Namensunterschrift, welche durch den Trockenstempel der Eisenbahnverwaltungen nicht ersetzt werden kann. Der formelle Mangel würde die Nichtigkeit der Vertragserklärung der Eisenbahn nach sich ziehen.

Somit steht fest, daß der Vertrag formlos abgeschlossen wird, daß insbesondere die Fahrkarte zur Erfüllung der Vertragsform nicht erforderlich ist.

Vielleicht kommt der Fahrkarte im Hinblick auf den Vertragsschluß eine andere Bedeutung zu.

Zweifel bestehen über den Zeitpunkt der Perfektion des Vertrages. Die Einen knüpfen ihn an die Bezahlung des Fahrgeldes[1]), Andere wieder an die Aushändigung der Fahrkarte[2]).

Sicher ist es, daß der Vertrag spätestens in dem Augenblicke der Aushändigung der Fahrkarte abgeschlossen wird. In diesem Augenblicke hat der Reisende den Anspruch auf die Transportleistung zweifellos erworben. Es fragt sich nur, ob die Aushändigung der Fahrkarte mit der Perfektion des Vertrages zusammenfällt, oder ob diese nicht vielmehr schon in einen früheren Zeitpunkt zu legen ist.

Der Transportvertrag wird in dem Augenblicke perfekt, in welchem die Annahmeerklärung des Schalterbeamten dem Reisenden zugeht. Die Annahmeerklärung bedarf keiner Form, sie kann somit auch stillschweigend abgegeben werden. Das bloße Nichtwidersprechen des Schalterbeamten wird als Annahmeerklärung zu gelten haben[3]). Hierdurch erklärt der Schalterbeamte dem Reisenden gegenüber, daß ein Grund, der ihn nach den Vorschriften der Verkehrsordnung berechtige bzw. verpflichte, den Transport zu verweigern, nicht vorliegt, und daß der Vertragsantrag auch in anderer Beziehung den Bestimmungen der Verkehrsordnung und des Tarifes entspricht. Der An-

---

[1]) Eger, Frachtrecht. III. S. 373. Goldschmidt, Haftungspflicht der Eisenbahnen. Zeitschr. Bd. IV. S. 597.

[2]) Koch, Deutschlands Eisenbahnen. II. S. 122.

[3]) Vgl. Göppert, S. 67/68. Staub, Kommentar zum H.G.B. zu § 472, Anm. 10. S. 1582 f.

nahmewille des Schalterbeamten kommt in der Regel dadurch rein äußerlich zum Ausdrucke, daß er sich zum Fahrkartenverkaufsschrank wendet und diesem die Fahrkarte entnimmt. Mit der widerspruchslosen Entgegennahme ist der Vertrag abgeschlossen. Die darauf folgende Bezahlung des Fahrpreises als auch die Aushändigung der Fahrkarte geschehen bereits in Erfüllung des abgeschlossenen Vertrages. Beides sind keine Abschluß-, sondern Erfüllungshandlungen, und als solche vermag weder die eine noch die andere den Zeitpunkt der Perfektion darzustellen. Dieser muß vielmehr vor ihnen liegen. Der Vertrag wird perfekt in dem Augenblicke, in welchem der Schalterbeamte nicht widerspricht, sich vielmehr anschickt, dem Verlangen des Reisenden zu entsprechen.

Die Richtigkeit der hier vertretenen Meinung zeigt sich am klarsten, wenn wir einen Fall heranziehen, bei welchem zwischen dem Abschlusse des Vertrages und der Bezahlung des Fahrpreises, sowie der Aushändigung der Fahrkarte ein längerer Zeitraum liegt, so z. B. bei der Bestellung eines zusammenstellbaren Fahrscheinheftes. Die Bestellung erfolgt schriftlich bei der Ausgabestelle. Eine besondere Annahmeerklärung wird nach der Verkehrssitte nicht erwartet. Mit der Erfüllung des Vertrages wird erst bei der Abnahme des Fahrscheinheftes begonnen. Sowohl die Bezahlung des Fahrpreises als auch die Aushändigung des Fahrscheinheftes erfolgen erst in dem Augenblicke, in welchem der Besteller das Fahrscheinheft abnimmt. Beide Handlungen vollziehen sich unabhängig und in erheblicher zeitlicher Verschiedenheit von dem Vertragsabschlusse.

§ 6. Die Beförderung ohne vorherige Lösung einer Fahrkarte.

Regelmäßig findet im Interesse der Ermöglichung einer erfolgreichen Kontrolle der Abschluß des Vertrages und mit ihm die Verausgabung der Fahrkarte vor dem Beginne der Reise statt. Ausnahmsweise werden jedoch auch diejenigen Personen befördert, welche sich im Zuge befinden, ohne vorher am Schalter eine Fahrkarte gelöst zu haben. Hier fragt es sich nun, ob überhaupt ein Vertrag zustande kommt. Die Frage ist zu bejahen. Auch die Vorschriften des § 21 der Verkehrsordnung gehören mit zu den gesetzlichen Bedin-

gungen des Personentransportvertrages. Der Fahrgast, der im Zuge Platz genommen hat, ohne im Besitze einer Fahrkarte zu sein, stellt dadurch den Antrag auf Beförderung, daß er beim Beginne der Fahrt auf den Nichtbesitz einer Fahrkarte hinweist und sich zugleich bereit erklärt, eine Fahrkarte nach Beendigung der Fahrt oder bei der ersten Gelegenheit, die sich ihm bietet, nachzulösen. In der widerspruchslosen Zulassung zur Mitfahrt liegt die Annahme des Vertragsantrages seitens der Eisenbahn.

Allerdings ist hier nicht der Schalterbeamte kontrahierender Vertreter der Eisenbahn, denn dieser schließt nur Transportverträge unter Verabfolgung von Fahrkarten ab; sondern der Stationsbeamte, der Bahnsteigschaffner, der Zugführer und der Zugschaffner kommen in Betracht, je nachdem der ausdrückliche oder stillschweigende Vertragsantrag bei dem einen oder dem anderen gestellt und von diesem durch die widerspruchslose Zulassung zur Mitfahrt angenommen wird.

II. Die rechtliche Natur der Fahrkarte, welche nicht auf den Namen lautet.

Wir haben bisher festgestellt, daß die Fahrkarte Trägerin des Transportanspruches in dem Sinne ist, daß zwar der Transportanspruch schon vor ihrer Verausgabung erworben, seine Ausübung jedoch nur durch deren Innehabung ermöglicht wird. Sie ist ein Papier, in welchem ein Privatrecht verbrieft ist. Welchen rechtlichen Charakter hat dieses Papier?

§ 7. Die in der Literatur vertretenen Ansichten.

Gareis[1]) spricht der Fahrkarte keine rechtliche Bedeutung zu. Sie soll nichts sein als ein Mittel zur Kontrolle der Erfüllung der Vorbedingung einer Rechtsausübung. Er vereinigt die Fahrkarte mit den übrigen Karten und Marken des täglichen Verkehrs unter dem Begriff »Legitimationszeichen«. »Diese sollen kein Recht beweisen, nicht Träger eines Rechtes sein. Sie haben allein den Zweck, Ordnung im Geschäft, namentlich im Massengeschäft, zu schaffen. An sich bewegt sich das Eisenbahnbillet in gänzlicher Voraussetzungslosigkeit[2]).

[1]) Gareis, Das deutsche Handelsrecht. S. 545.
[2]) Gareis, Busch's Archiv. Bd. 34. Nr. 6.

Es beweist an sich außer seiner Existenz garnichts, weder daß es vom Besitzer erworben, noch daß es gelöst, daß es bezahlt, noch daß die Eisenbahn jedenfalls verpflichtet ist. Keine Eisenbahnverwaltung gibt das Billet aus, um sich zu verpflichten, sondern nur um der Kontrolle der Benutzung willen.«

Bekker[1]) stellt den Eisenbahnfahrschein auf eine Stufe mit dem Postschein und erklärt beide an sich nur für Quittungen über geschehene Zahlung, durch welche der Zahlende einen Anspruch auf Beförderung mit einer bestimmten Gelegenheit erworben habe. Weiter aber gibt er zu, daß sie auch die Präsumption begründen, daß der Inhaber derselben die Zahlung geleistet habe, mithin Gläubiger sei, und daß wegen mangelnder Zeit zu längerer Prüfung diese Präsumption tatsächlich in fast allen Fällen und erst recht bei den Eisenbahnfahrscheinen wie vorhandenes Recht wirken. Jedoch solle hieraus nicht gefolgert werden, daß das Billet an sich ein Recht gebe, dies vermöge vielmehr nur der rechtmäßige Erwerb desselben, der nur aus der Hand des Berechtigten möglich sei, und wenn faktisch meist den gestohlenen und gefundenen Billets die gleiche Wirkung, wie rechtmäßig erworbenen, gegeben werde, so erkläre sich das aus den äußeren Umständen, unter denen die Prüfung der Legitimation vorgenommen werde.

Derselben Ansicht wie Bekker ist Eger[2]). Nach ihm dient der Fahrschein lediglich als Quittung über den Fahrpreis nach Abschluß des Transportvertrages, als Bescheinigung, daß eine Leistung geschehen, für welche die Gegenleistung noch zu erwarten sei.

Koch[3]) gibt dem Eisenbahnfahrscheine neben der Eigenschaft einer Quittung auch diejenige eines qualifizierten Legitimationspapieres, infolge welch letzterer die Inhaber des Fahrscheines als legitimierte Transportnehmer bzw. Zessionare der letzteren oder als legitimierte Mandatare angesehen werden müssen.

Schott[4]) äußert sich folgendermaßen: »Der Verkauf des Billets ist ein wahrer Verkauf eines Wertobjektes, so gut wie Verkauf eines

---

[1]) Bekker, Die Geldpapiere, im Jahrbuch des gem. deutschen Rechtes von Bekker und Muther. Bd. 1. S. 307 ff.

[2]) Eger, Frachtrecht. III. S. 371.

[3]) Koch, Deutschlands Eisenbahnen. II. S. 102 ff.

[4]) Schott, S. 525.

anderen Wertpapieres. Und dementsprechend ist auch das Fahrbillet weder Beweisurkunde über den abgeschlossenen Beförderungsvertrag — denn ein solcher existiert nicht — noch Quittung über den geschuldeten Fahrpreis — denn in dem Moment, wo der Billetkäufer den Fahrpreis zahlt, gibt es garkeine Schuld desselben —, sondern dasselbe ist lediglich ein Legitimationszeichen, von dessen Innehabung die wirksame Geltendmachung des gesetzlichen Beförderungsanspruches abhängt.«

Andere halten die Fahrkarte für ein Inhaberpapier[1]).

§ 8. Die Ansicht des Verfassers.

Nach § 12 der Verkehrsordnung gehört zu den wesentlichen Erfordernissen des Inhalts einer gültigen Fahrkarte die Angabe des Fahrpreises. Der Schalterbeamte gibt die Fahrkarte regelmäßig erst dann aus, wenn er den auf ihr festgesetzten Fahrpreis vom Erwerber der Fahrkarte erhalten hat. Behauptet die Eisenbahn die Nichtzahlung des Fahrpreises, so kann der Reisende ihr zum Beweise der geschehenen Vorauszahlung die Fahrkarte entgegen halten. Dieselbe hat also den Charakter einer Quittung über die Vorausbezahlung des Fahrpreises. Nach § 368 B.G.B. ist die Quittung ein schriftliches Empfangsbekenntnis. Eine besondere Form ist nicht ausdrücklich vorgeschrieben. Jedenfalls ist der Gläubiger im Zweifel verpflichtet, auf Verlangen des Schuldners eine Quittung auszustellen, aus der hervorgeht, daß er, der Gläubiger, eine bestimmte geschuldete Leistung zu einer bestimmten Zeit vom Schuldner empfangen hat. Die Angabe des Gläubigers, des Schuldners, des Gegenstandes der Leistung, über die quittiert wird, des Ortes und der Zeit der Leistung wird daher der Schuldner zum mindesten vom Gläubiger verlangen können. Dieser Form wird anscheinend durch die Fahrkarte nicht genügt; denn es ist nicht ersichtlich, von wem, an wen, wo und wann der Fahrpreis gezahlt ist.

---

[1]) Unger, Die rechtliche Natur der Inhaberpapiere. S. 95. Thöl, Handelsrecht. I. S. 669. Kuntze, Lehre von den Inhaberpapieren. S. 498. Brunner, in Endemanns Handbuch. II. S. 206. Gierke, Das Privatrecht. II. S. 161. Goldschmidt, System des Handelsrechtes. § 127. Stobbe, Deutsches Privatrecht. III. S. 199. Endemann, Recht der Eisenbahnen. S. 675. Fuchs, Die Karten und Marken des täglichen Verkehrs. von Bar, Zweifelhafte Betrugsfälle, Gerichtssaal. Bd. 40. Heft 7, Westrum, Unübertragbarkeit des Retourbillets. Juristische Wochenschrift. 1886. S. 259.

Doch betrachten wir die Fahrkarte näher, so finden wir, daß sämtliche Erfordernisse einer vollständigen Quittung, wenn auch in abgekürzter Form, gegeben sind.

Alle Fahrkarten sind mit dem Trockenstempel derjenigen Verwaltungen versehen, die sie ausgeben. Dadurch ist die betreffende Verwaltung als die Gläubigerin des Fahrgeldes genügend bezeichnet. Weiterhin folgt aus der Bezeichnung der Abgangsstation, bei welcher Fahrkartenausgabestelle, d. h. an welchen Vertreter der Eisenbahn der Fahrpreis entrichtet und wo er entrichtet ist. Schließlich werden die Fahrkarten mit dem Datum des ersten Geltungstages[1]) versehen, d. h. desjenigen Tages, der regelmäßig auch der Tag der Zahlung des Fahrpreises ist. Allerdings fehlt die Angabe des Schuldners Diese ist aber entbehrlich, da die Eisenbahn kein Interesse an der Persönlichkeit des Schuldners hat. Es genügt ihr, wenn der Fahrpreis überhaupt gezahlt ist, gleichgültig von wem. Anderseits ist auch der Schuldner an der Angabe seines Namens in der Quittung nicht interessiert, da ihm aus dem Fehlen desselben kein Nachteil erwachsen kann. Durch die Verabfolgung der Quittung, der Fahrkarte, gibt die Eisenbahn zu erkennen, daß jeder, der eine Fahrkarte vorzeigt, sich im Besitze des Nachweises über einen Transportanspruch befindet, dessen Voraussetzung, die Vorausbezahlung des Fahrpreises erfüllt ist, einerlei, ob von dem Präsentanten selbst oder dem ersten Erwerber, durch dessen Vermittelung der erstere sie etwa erhalten hat.

Für die Ausstellung einer anderen Quittung als die Ausgabe der Fahrkarte ist kein Bedürfnis vorhanden. Die in der Fahrkarte gegebene Form hat sich als die einzige Form der Quittung durch die Verkehrssitte herausgebildet. Die Eisenbahn erfüllt ihre Verbindlichkeit im Hinblick auf die Ausstellung der Quittung, wie Treu und Glauben mit Rücksicht auf die Verkehrssitte es erfordern. Fordert der Schuldner eine Quittung in anderer Form, so verlangt er etwas Unbilliges. Die Eisenbahn ist berechtigt, sein Verlangen unter Berufung auf die Erfüllung ihrer Pflicht im Sinne des § 242 B.G.B. zurückzuweisen.

Die Fahrkarte ist somit Quittung; sie ist aber mehr als Quittung. § 21 der Verkehrsordnung schreibt vor: Die Fahrkarte ist auf

---

[1]) Zusatzbestimmung Nr. 2 zu § 12 der Verkehrsordnung.

Verlangen . . . vorzuzeigen. Hierdurch ist die Eisenbahn in der Lage, durch ihre Kontrollorgane festzustellen, welche Fahrgäste durch die Vorausbezahlung des Fahrpreises einen Anspruch auf Beförderung erworben haben, welche unberechtigterweise in die Wagen eingestiegen sind und schließlich, ob die benutzte Zuggattung und Wagenklasse dem Inhalte des erworbenen Anspruches entsprechen. Aus dieser der Eisenbahn zustehenden ständigen Kontrolle geht hervor, daß die Fahrkarte außer der Quittung über den gezahlten Fahrpreis ein Kontrollzeichen ist. Aber sie ist nicht nur ein Kontrollzeichen. Die Fahrkarte wird nicht nur im Interesse der Eisenbahnverwaltung ausgegeben. Die Feststellung einer Verpflichtung zur Verabfolgung der Fahrkarte, wie wir oben nachgewiesen haben, ist nicht möglich, wenn wir durch die Annahme, die Fahrkarte sei bloßes Kontrollzeichen, das Interesse des Transportnehmers an der Verabfolgung derselben notwendigerweise ausschließen. Die Fahrkarte mit ihrem vorgeschriebenen Inhalte dient nicht nur den Interessen der Eisenbahn, sondern auch denjenigen des Transportnehmers. Es entspricht somit nicht den Bestimmungen der Verkehrsordnung, der Fahrkarte nur den Charakter einer Quittung oder eines Kontrollzeichens beizulegen.

Nach § 14 der Verkehrsordnung geben die Fahrkarten einen »Anspruch« auf Plätze in der entsprechenden Wagenklasse. Dieser Paragraph ist der einzige in der Verkehrsordnung, der ausdrücklich von einem Anspruche spricht. Das ist reiner Zufall. Denn außer diesem Anspruche gibt ja die Verkehrsordnung einen Anspruch auf Beförderung mit der betreffenden Zuggattung, auf der betreffenden Bahnstrecke usw. § 14 der Verkehrsordnung will durch das Wort »Anspruch« nur zum Ausdruck bringen, daß hier zwar ein Anspruch gegeben ist, aber kein unbedingter, sondern ein bedingter.

Nur derjenige hat einen Anspruch auf Beförderung, der die ihm verabfolgte, über die Beförderung lautende Fahrkarte vorzeigen kann und zwar nicht nur beim Antritte der Fahrt, sondern überhaupt zu jeder Zeit während der Fahrt. Wer ohne Fahrkarte im Zuge Platz nimmt, hat aus einem vorher etwa abgeschlossenen Transportvertrage keinen Anspruch gegen die Eisenbahn, er erhält einen solchen erst nach dem Abschlusse eines neuen Vertrages. Die Verkehrsordnung fragt nicht danach, aus welchem Grunde sich der betreffende Reisende

nicht im Besitze einer gültigen Fahrkarte befindet, vielmehr genügt die Tatsache des Nichtbesitzens, um die Verwertung des vielleicht erworbenen Transportanspruches auszuschließen.

In § 21 der Verkehrsordnung sind die Strafen festgesetzt, welche der Reisende zu zahlen hat, welcher ohne gültige Fahrkarte betroffen wird, d. h. ganz ohne Fahrkarte oder mit einer nicht für die betreffende Person, Zuggattung, Wagenklasse usw. gültigen oder einer gefälschten Fahrkarte. Falls der Verpflichtung zur Vorausbezahlung nicht nachgekommen wird, treten die Folgen in teils erheblichen, teils weniger erheblichen Zuschlägen zum Fahrpreise ein.

Im Anschluß hieran wollen wir kurz auf die Frage eingehen, welchen rechtlichen Charakter diese Zuschläge haben.

Nach Eger[1]) sind sie als Vertragsstrafen aufzufassen, nach Cosack[2]) als eine Erhöhung des Fahrpreises. Gegen die letztere Ansicht ist Folgendes anzuführen: Einer erhöhten Leistung entspricht billigerweise eine erhöhte Gegenleistung, dem erhöhten Fahrpreise eine erhöhte Transportleistung, sei es in Bezug auf Schnelligkeit, Bequemlichkeit usw. Eine erhöhte Transportleistung läßt sich aber nicht erblicken in der ausnahmsweisen Gestattung der Beförderung ohne Fahrkarte.

Der Zuschlag trägt vielmehr einen pönalen Charakter in sich. Durch die Bestimmung des § 21 der Verkehrsordnung will die Eisenbahn demjenigen Nachteile auferlegen, der nicht bereits vor dem Antritte der Reise, d. h. durch den Abschluß des Transportvertrages am Fahrkartenschalter und Vorausbezahlung des Fahrpreises, den Transportanspruch erworben hat. Er soll eine Strafe dafür zahlen, daß er den regelmäßigen Weg zur Erlangung des Transportanspruches nicht eingehalten hat. Die Strafe ist keine einseitig von der Eisenbahn verhängte, sie hat vielmehr, da sie in den gesetzlichen Vertragsbedingungen festgesetzt und infolge des in den meisten Fällen vorliegenden Vertragsabschlusses auch vom Reisenden vertraglich anerkannt wird, den Charakter einer Vertragsstrafe.

Verliert jemand seine gültige Fahrkarte, mit der er im Zuge Platz genommen hat, während der Fahrt, so ist aus dem jetzigen Wortlaut des § 21 der Verkehrsordnung nur zu folgern, daß er zur Zahlung der Vertragsstrafen nicht verpflichtet ist. Nach der Verkehrsordnung

[1]) Eger, Verkehrsordnung. S. 90.
[2]) Cosack, § 97. S. 454 f.

von 1893 war er auch von dieser Verpflichtung nicht befreit. Hier wurde gesprochen von dem Reisenden, »der ohne gültige Fahrkarte im Zuge betroffen wird.« Eine Änderung dieser Bestimmung wurde infolge der Einführung der Bahnsteigsperre notwendig, da die erwähnte Vorschrift diejenigen nicht einschloß, bei denen der Nichtbesitz einer gültigen Fahrkarte nicht im Zuge, sondern erst nach dem Verlassen des Zuges von dem die Fahrkarten abverlangenden Bahnsteigschaffner festgestellt wurde. Die jetzige Fassung gibt dem Reisenden, der die Fahrkarte erst während der Fahrt verliert, insofern eine günstigere Stellung, als sie ihn von der Zahlung der Vertragsstrafe entbindet. Aber sie befreit ihn nicht von der in § 21 der Verkehrsordnung ausgesprochenen Verpflichtung, die Fahrkarte jederzeit während der Fahrt vorzuzeigen und sie kurz vor oder nach Beendigung der Fahrt abzugeben. Dieser Verpflichtung kann er nur nachkommen, wenn er sich bis zu dem Zeitpunkte der Abgabe in ihrem Besitze befindet. Sobald der Reisende dieser Verpflichtung nicht mehr nachkommen kann, ist die Eisenbahn aus der Fahrkarte auch nicht mehr verpflichtet. Sie ist vielmehr nach § 6 der Verkehrsordnung zum einseitigen Rücktritte vom Transportvertrage berechtigt, ohne die Verpflichtung zum Ersatze des empfangenen Fahrgeldes.

Die Fahrkarte enthält nicht nur einen Anspruch, sie ist auch unentbehrlich zu seiner Verwertung. Nur der Inhaber kann die Fahrkarte verwerten. Darin liegt die privatrechtliche Bedeutung für den Transportnehmer. Sie ist eine Urkunde über ein Privatrecht, dessen Verwertung durch ihre Innehabung privatrechtlich bedingt ist, mit anderen Worten: sie ist ein Wertpapier[1]). Die Verwertung kann erfolgen im Wege der Übertragung oder der Ausübung des Rechtes.

Das Wesen der Wertpapiere besteht darin, daß das in dem Papiere verbriefte Recht in irgend einer Beziehung — seiner Existenz, seiner Ausübung oder seiner Übertragung nach — von dem Papiere abhängig ist[2]). Man kann, je nachdem die Verwertung des Rechtes in allen oder nur in gewissen Beziehungen an die Innehabung des Papieres geknüpft ist, vollkommene und unvollkommene (nach Brunner absolute und relative) Wertpapiere, unterscheiden. Vollkommene Wertpapiere sind nur diejenigen Wertpapiere, bei denen die Abhängigkeit

[1]) Brunner, S. 147 ff.

[2]) Brunner, S. 147 ff. Lehmann, Zur Theorie der Wertpapiere. S. 329—331.

des Rechtes vom Papier in jeder Beziehung besteht, bei denen also die Entstehung des Rechtes an die Entstehung des Papieres, die Übertragung des Rechtes an die Übertragung des Papieres, der Untergang des Rechtes an den Untergang des Papieres geknüpft und auch die Ausübung des Rechtes nur mittels des Papieres möglich ist[1]).

Die Fahrkarte gehört unter die unvollkommenen Wertpapiere; sie ist nicht erforderlich zur Entstehung des in ihr verbrieften Rechtes, die Begründung des Rechtes erfolgt unabhängig von der Existenz des Papieres.

Die Fahrkarte ist nicht aus dem Grunde aus der Klasse der Wertpapiere auszuscheiden, weil sie ihrer Hauptsache nach kein Rechtsübertragungs-, sondern ein Rechtsausübungspapier und deshalb nicht Träger der Rechte, nicht Wertpapier im eigentlichen Sinne sei[2]). Es ist gewiß richtig, daß die Übertragungsfunktion eine nebensächliche Rolle spielt, auch nach der Absicht des Ausstellers. Zweifellos ist die Ausübungsfunktion der Fahrkarte von prinzipaler, die Übertragungsfunktion von sekundärer Bedeutung. Aber dieser Umstand kann von keinem Einflusse auf die rechtliche Natur der Fahrkarte sein. Ist die Übertragung vom Aussteller zwar nicht in erster Linie beabsichtigt, aber möglich, so ist für die juristische Konstruktion die bloße Möglichkeit das allein Ausschlaggebende. Der Aussteller muß sich die Konsequenzen gefallen lassen, welche aus dieser Möglichkeit entspringen; will er dies nicht, so soll er eine Form wählen, welche die Übertragung rechtlich unmöglich macht.

Selbst wenn wir die Übertragungsfunktion gänzlich ausschließen und die Nichtübertragbarkeit der Fahrkarte von dem Augenblicke ihrer Begebung an für festgestellt erachten, wird an der Wertpapiernatur der Fahrkarte nichts geändert bzw. geht ihre Wertpapiernatur nicht verloren. Ihre Verwertung besteht in diesem Falle eben lediglich in der Rechtsausübung. Die Ausübung ist nur möglich im Falle oder für die Dauer ihrer Innehabung. Die Fahrkarte bleibt trotz der etwaigen Annahme der Unübertragbarkeit die alleinige Trägerin des Rechtes, sie bleibt ein unvollkommenes Wertpapier. Die Fahrkarte ist, da Wertpapier, kein Legitimationspapier. Dieses ist eine Urkunde, bei welcher der aus dem Papiere Verpflichtete nicht die

[1]) Lehmann, S. 288.
[2]) Stobbe-Lehmann, III. S. 498.

Pflicht hat, zu prüfen, ob der Vorzeiger des Papiers identisch sei mit demjenigen, für welchen die Leistung dem Inhalte der Urkunde nach bestimmt ist[1]). Aber die Urkunde ist nicht die Trägerin des Anspruches. Der Anspruch kann auch auf andere Weise bewiesen und geltend gemacht werden. Als Beispiel diene der Gepäckschein. § 33 der Verkehrsordnung bestimmt: Das Gepäck wird nur gegen Rückgabe des Gepäckscheines ausgeliefert. Die Eisenbahn ist zwar nicht verpflichtet, aber in ihrem Interesse befugt, die Berechtigung des Inhabers zu prüfen. Absatz 4 sagt: Wird der Gepäckschein nicht beigebracht, so ist die Eisenbahn zur Auslieferung des Gepäcks nur nach vollständigem Nachweise der Empfangsberechtigung gegen Ausstellung eines Reverses und nach Umständen gegen Sicherheit verpflichtet.

Demnach dient der Gepäckschein zwar regelmäßig zur Geltendmachung des Anspruches auf Auslieferung des Gepäcks. Ist der Gepäckschein aber verloren gegangen, und vermag der Empfangsberechtigte sich auf andere Weise als zur Empfangnahme berechtigt zu legitimieren, so ist die Eisenbahn ebenfalls zur Auslieferung verpflichtet. Der Gepäckschein ist nicht zur Verwertung des in ihm verbrieften Rechtes unentbehrlich; er ist kein Wertpapier, sondern eine bloße Beweisurkunde.

Die Fahrkarte ist die Quittung über die Vorausbezahlung des Fahrgeldes. Von dem Augenblicke an, in dem der Transportnehmer die Fahrkarte erhält, ist er nicht mehr Schuldner der Eisenbahn aus dem Transportvertrage, er ist vielmehr Gläubiger derselben geworden. Die Fahrkarte dient ihm auch zum Beweise seiner Gläubigerschaft. Sie ist einmal die Bestätigung des Erlöschens der Schuld des Transportnehmers und sodann das Bekenntnis der Eisenbahn zu einer Schuld gegenüber dem Transportnehmer. Sie ist ein Schuldschein, eine Schuldverschreibung. Sie enthält das Versprechen einer Leistung, für welche die Gegenleistung bereits bewirkt ist.

Dem durch die Fahrkarte sich erweisenden Schuldverhältnisse liegt ein Vertrag zwischen der Eisenbahn und dem ersten Nehmer zugrunde, durch welchen der eine Vertragsteil, die Eisenbahn, formlos versprochen hat, den Reisenden antragsgemäß zu befördern und ihm

---

[1]) Gareis, Handelsrecht. § 69. S. 545, Anm. 3.

zur Geltendmachung dieses Anspruches die Fahrkarte auszuhändigen. Die Fahrkarte ist also lediglich das Mittel zur Geltendmachung dieses Beförderungsanspruches. Die Aushändigung dieses Mittels erfolgt in Erfüllung des formlosen Versprechens. Die Form, in welche die Eisenbahn dieses Mittel nach positiver Bestimmung der Verkehrsordnung zu kleiden hat, ist die eines abstrakten, einseitigen, in einem Papiere verbrieften Versprechens. Hier wird die Beziehung des letzteren zu dem Transportvertrage ersichtlich. Ebenso wie die Aushändigung der Fahrkarte selbst, erfolgt auch die Abgabe des in dieser enthaltenen Versprechens in Erfüllung des formlosen Versprechens aus dem Transportvertrage.

Das Versprechen ist einmal ein abstraktes. Der Inhaber der Fahrkarte braucht zur Geltendmachung seines Anspruches nicht auf den zugrunde liegenden Transportvertrag zurückzugreifen. Es genügt die Berufung auf das in der Fahrkarte verbriefte Versprechen. Die materielle causa, die Beziehung zu dem früher etwa abgeschlossenen Transportvertrage, die etwa vorausgegangene Zahlung des Fahrpreises, ist nicht mehr von Bedeutung. Selbst wenn die Fahrkarte ohne den Abschluß eines Transportvertrages in den Verkehr gelangt sein sollte, so ist die Eisenbahn doch verpflichtet, das in der Fahrkarte enthaltene Versprechen zu erfüllen.

Weiterhin ist das Schuldversprechen seiner Form nach ein einseitiges. Nach § 305 B.G.B. ist zur Begründung eines Schuldverhältnisses durch Rechtsgeschäft ein Vertrag zwischen den Beteiligten erforderlich, soweit nicht das Gesetz ein Anderes vorschreibt. Das in der Fahrkarte enthaltene einseitige Schuldversprechen hat nur dann verbindliche Kraft, wenn es zu denjenigen Schuldversprechen gehört, die das B.G.B. als rechtsverbindlich besonders anerkennt.

Die Eisenbahnfahrkarte gehört zu denjenigen Karten, Marken oder ähnlichen Urkunden im Sinne des § 807 B.G.B., in denen ein Gläubiger nicht bezeichnet ist[1]). Werden solche von dem Aussteller unter Umständen ausgegeben, aus welchen sich ergibt, daß er dem Inhaber

---

[1]) So auch Enneccerus-Lehmann, § 345. S. 808. Endemann, I. Lehrbuch des Bürgerlichen Rechtes. § 196. S. 1222. Kuhlenbeck, I. Kommentar zum B.G.B. S. 643. Scherer, Kommentar zum B.G.B. II zu § 807. S. 1191. Türcke-Niedenführ, Das Bürgerliche Recht. II zu § 807. S. 491. Jacobi, Die Wertpapiere im Bürgerl. Recht. § 70. S. 367. Oertmann, zu § 807. S. 902. Planck, zu § 807. S. 565.

zu einer Leistung verpflichtet sein will, so finden die Vorschriften des § 793 Absatz 1 und der §§ 794, 796, 797 B.G.B. über die Schuldverschreibung auf den Inhaber, entsprechende Anwendung.

§ 793 B.G.B. lautet: Hat Jemand eine Urkunde ausgestellt, in der er dem Inhaber der Urkunde eine Leistung verspricht (Schuldverschreibung auf den Inhaber), so kann der Inhaber von ihm die Leistung nach Maßgabe des Versprechens verlangen.

Nach § 793 B.G.B. wird eine Urkunde, in der Jemand dem Inhaber eine Leistung »verspricht«, vom Gesetz als Schuldverschreibung auf den Inhaber bezeichnet. In gleicher Weise wird eine Urkunde zu bezeichnen sein, aus der sich ergibt, daß jemand zu einer Leistung »verpflichtet« sein will. Der Unterschied zwischen den Urkunden des § 793 B.G.B. und denen des § 807 B.G.B. liegt im wesentlichen darin, daß in den ersteren das Versprechen der Leistung an den Inhaber »ausdrücklich« ausgesprochen ist, während bei letzteren die Absicht, dem Inhaber verpflichtet sein zu wollen, aus den Umständen zu entnehmen ist. Weisen die Umstände auf diese Absicht hin, so sind auch diese Urkunden Schuldverschreibungen auf den Inhaber, sie sind Inhaberpapiere.

Der in jedem Falle, erforderlichenfalls an der Hand der Verkehrssitte, zu ermittelnde Wille des Ausstellers muß in dieser Beziehung den Ausschlag geben, welcher Wille insbesondere auch für die Vorfrage entscheidend in Betracht kommt, ob nicht eine bloße Legitimationsurkunde vorliege[1]). Oben haben wir bereits festgestellt, daß die Fahrkarte zwar eine Beweisurkunde, ein Kontrollzeichen ist, daß sie aber mehr sein muß als dieses, nämlich ein Wertpapier. Daß die Eisenbahn den Willen hat, dieses Wertpapier als Inhaberpapier in den Verkehr zu bringen, ist aus § 14 der Verkehrsordnung zu folgern. Danach geben die Fahrkarten Anspruch auf Plätze in der betreffenden Wagenklasse usw., sie geben einen selbständigen, untrennbar mit ihnen verbundenen Anspruch, und zwar nicht einer bestimmten Person,

---

A. M. Staudinger (Kober, Engelmann) § 807. S. 811: »Seiner rechtlichen Natur nach wird aber das Eisenbahnbillet regelmäßig als Quittung oder Zahlungsbeleg aufzufassen sein. Hervorzuheben ist dabei als ein Charakteristikum beim Eisenbahnbillet, daß es der Besitzer, um die Leistung überhaupt zu erhalten, vorher präsentieren muß und daß er sich gerade dadurch als berechtigt ausweist.

[1]) Motive. II. S. 722.

sondern jedem, der durch den Besitz, die Innehabung der Fahrkarte den Anspruch erweist[1]). Tagtäglich bestätigt es sich, daß die Eisenbahn sich dieser ihrer Verpflichtung nicht entzieht.

Gegen die Inhaberpapiernatur der Fahrkarte wird eingewendet[2]), daß ihr die Unterschrift des Ausstellers fehle. Diesem Erfordernisse ist aber dadurch entsprochen, daß sämtliche deutschen Fahrkarten mit dem Trockenstempel der einzelnen Verwaltungen versehen sind.

Weiterhin wird entgegengehalten[3]), daß bei den Karten und Marken des § 807 B.G.B. der Gegenstand der Leistung sowie der Verpflichtungswille gar nicht oder nur unvollkommen zum Ausdruck kommen. Abgesehen davon, daß es zur Erkennbarmachung des Verpflichtungswillens nicht darauf ankommt, ob er vollkommen oder unvollkommen ausgedrückt ist, wenn er überhaupt nur erkennbar ist, so weiß wohl jeder Fahrgast, welche Leistung er von der Eisenbahn zu fordern hat, wieweit der Verpflichtungswille der Eisenbahn ihm gegenüber reicht. Vorkommende Zweifel über den Umfang der Leistung, über den Verpflichtungswillen der Eisenbahn werden durch die Verkehrsordnung und die Tarife gelöst.

Mit Recht bemerkt Kuntze[4]) hierzu: Dergleichen Unternehmungen haben übrigens zumeist einen halb offiziellen oder doch jedenfalls notorischen Charakter, so daß vorausgesetzt werden darf, daß jeder Papierinhaber mit den allgemeinen Nebenbestimmungen rücksichtlich des Gebrauchs der Anstalt bekannt sei und sich denselben stillschweigend unterworfen habe, es sei daher ihre nähere Markierung auf der Karte nicht wesentlich.

Ein weiterer Einwand gegen die Inhaberpapiernatur der Fahrkarte wird von Platner[5]) vorgebracht: Die Marken und Billets sind zur Befriedigung persönlicher Neigungen bestimmt und deshalb von den Inhaberpapieren »begrifflich« verschieden. Es spricht gegen die all-

---

[1]) A. M. Staudinger, § 807. S. 811: Die Bahn bemüht sich ohnedies bei den regelmäßigen Eisenbahnbillets, die nur zu jedem Zuge und nur gewisse Zeit vor Abgang verkauft werden, nicht dem Inhaber, sondern womöglich nur dem Käufer verpflichtet zu werden und jeden Handel mit den Karten unmöglich zu machen.

[2]) Enneccerus-Lehmann, I. § 345. S. 808.

[3]) Staudinger, zu § 807. S. 810. Planck, zu § 807. S. 565. Oertmann, zu § 807. S. 902. Motive. II. S. 721.

[4]) Kuntze, S. 499—500.

[5]) Platner, im Archiv für die zivilistische Praxis. Bd. 42. S. 204 ff.

gemeine Natur des echten Inhaberpapieres, welches von der besonderen individuellen Persönlichkeit des Einzelnen absieht, daß bei diesen Inhaberpapieren die besondere individuelle Meinung, das besondere Bedürfnis des Inhabers mit berücksichtigt wird.

Der wirtschaftliche Wert des Inhaberpapieres besteht in der Verpflichtung zur Leistung an den Inhaber. Letztere kann in einer Geldleistung bestehen, oder auch in einer Naturalleistung, so bei der Fahrkarte. Das Papier mit Geldleistung findet leichter Personen, die zum Erwerbe geneigt sind; die Naturalleistung dagegen, wie die Transportleistung, setzt ein bestimmtes Bedürfnis, eine bestimmte Neigung voraus. Zweifellos ist daher die Persönlichkeit von Bedeutung, aber lediglich in wirtschaftlicher, nicht in juristischer Hinsicht.

Auch Gareis[1]) führt gegen die Auffassung der Fahrkarte als Inhaberpapier ein rein wirtschaftliches Moment an. Er sagt: Die Karten, Marken, Billets usw. sind Papiere, welche nicht in der Absicht emittiert werden, Rechte zu tragen und dadurch Werte negoziabel zu machen.

Die in der Fahrkarte verbriefte, nicht für jeden wirtschaftlich brauchbare Leistung, die der Regel nach kurze Benutzungsfrist werden der Fahrkarte allerdings nur eine geringe Fähigkeit verleihen können, in weiten Kreisen zu zirkulieren. Damit ist aber nur die geringe Bedeutung der Übertragungsfunktion der Fahrkarte zum Ausdruck gebracht; gewiß ist dieselbe von Interesse, aber sie liegt auf wirtschaftlichem, nicht auf juristischem Gebiete[2]).

Die Fahrkarte als Inhaberpapier gehört zu den Präsentationspapieren. Die Eisenbahn ist nur dem Präsentanten zu leisten verpflichtet, und diese Leistungspflicht ist bedingt durch die vorgängige Aufforderung des Gläubigers, durch die Vorzeigung der Fahrkarte.

§ 9. Natur des Ausfertigungsaktes.

In der gemeinrechtlichen Wissenschaft und Praxis war die Frage bestritten, ob als Entstehungsgrund für das Schuldverhältnis aus dem Inhaberpapiere ein Vertrag anzunehmen sei, der sich zusammen-

---

[1]) Gareis, im Archiv für die zivilistische Praxis. Bd. 34. S. 104.
[2]) Vgl. Stobbe, III. S. 200.

setzt aus der Emission seitens des Schuldners und der Begebung des Papieres vom Schuldner zum Gläubiger, sog. Vertragstheorie[1]), oder aber, ob die einseitige Erklärung des Schuldners zur Entstehung genügend sei, sog. Kreationstheorie[2]); das B.G.B. hat letztere Auffassung adoptiert[3]). Die rechtliche Verpflichtung zu der in der Urkunde bezeichneten Leistung ruht schon in der verbindlichen Kraft des in der Urkunde erklärten einseitigen Verpflichtungswillens seitens des Ausstellers; mit anderen Worten: das grundlegende Moment liegt in dem einseitigen, an sich nicht empfangsbedürftigen Akte der »Ausstellung« oder der »Kreation« des Papieres, ohne das es der Begebung bedarf.

In welchem Augenblicke ist nun die Fahrkarte als ausgefertigt zu betrachten?

In § 12 der Verkehrsordnung sind die wesentlichen Erfordernisse des Inhaltes der Fahrkarte aufgezählt, d. h. diejenigen, welche eine gültige Fahrkarte zum mindesten aufweisen muß. Damit ist gesagt, daß eine Fahrkarte, der ein wesentliches Erfordernis fehlt, ungültig ist, nicht aber, daß jede Fahrkarte, die § 12 der Verkehrsordnung entspricht, unbedingt gültig sein muß.

Dieser gesetzlich vorgeschriebene Fahrkarteninhalt wird tarifarisch ergänzt durch die Zusatzbestimmung Nr. 2 zu § 12 der Verkehrsordnung: »Die Fahrkarten werden bei der Ausgabe mit dem Datum des ersten Geltungstages versehen.« Dies geschieht nach besonderer Bestimmung der Verwaltungen des deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes durch Abstempelung. Von der Ausfertigung einer gültigen, die Eisenbahn verpflichtenden Fahrkarte kann man daher erst dann sprechen, wenn sie mit dem Datum des ersten Geltungstages versehen, d. h. wenn sie abgestempelt ist.

§ 10. Entstehung des Gläubigerrechtes.

Das Forderungsrecht soll nicht an den bloßen Besitz der Fahrkarte geknüpft sein, sondern an das Recht an der Fahrkarte. Das

---

[1]) Vertreter: Thöl, Unger, Brunner.

[2]) Kuntze, Dernburg, Cosack.

[3]) Dernburg, B.G.B. II$_1$ § 147, II. S. 382. Endemann, I. § 196. S. 1225. Oertmann, Vorbem. zu Tit. 22. S. 883 ff. Planck, § 793. S. 549. Staudinger, § 793. S. 780. Gegen die Kreationstheorie: Eck, Vorträge. I. § 100. S. 589. Jacobi, S. 166 ff.

Recht an der Fahrkarte als einer Sache kann aber andererseits im Prinzipe nur dem Eigentümer zustehen. Der Eigentumserwerb an Fahrkarten steht also an sich unter den gleichen Normen, wie der Erwerb des Eigentums an einer beweglichen Sache überhaupt. Er kann durch vertragsmäßige Übereignung, brevi manu traditio, constitutum possessorium, Abtretung des Herausgabeanspruches, geschehen. Bei redlichem Erwerbe wird hier auch durch die Übertragung seitens des Nichteigentümers Eigentum an der Fahrkarte erworben und zwar hier selbst dann, wenn das Papier dem bisherigen Eigentümer gestohlen worden, verloren gegangen oder sonst abhanden gekommen ist.

Dieses Grundprinzip, wonach das Gläubigerrecht grundsätzlich nur dem Eigentümer zustehen soll, wird erheblich eingeschränkt durch die weiter vom Gesetze aufgestellte Rechtsvermutung, daß der Inhaber der Urkunde schlechthin als Eigentümer und damit auch als Gläubiger der verbrieften Forderung gelten soll, ausgenommen, es wird nachgewiesen, daß er zur Verfügung über diese Urkunde nicht berechtigt ist.

Der Eigentümer der Fahrkarte hat gegen den unredlichen Erwerber die Vindikationsklage[1]).

§ 11. Die Übertragbarkeit des Anspruches.

Der Gesamtanspruch aus der Fahrkarte ist frei übertragbar[2]). Die Übertragung des Anspruches aus der Fahrkarte erfolgt durch bloße Übergabe derselben. Mit der Inhaberpapiernatur der Fahrkarte scheint in Widerspruch zu stehen die Ausschließung der Übertragung von Teilleistungen nach dem Beginn der Reise. v. Jhering[3]) folgert lediglich aus der Inhaberpapiernatur die freie Übertragbarkeit nicht nur der Gesamt-, sondern auch einer Teilleistung. Er führt aus: »Eine entgegenstehende Bestimmung vertrage sich einfach nicht mit dem Charakter eines Inhaberpapieres; sie sei eine pactio nulla quasi contra ius posita. Wenn die Eisenbahn es angemessen halte, anstatt

---

[1]) B.G.B. § 985 und auch § 1007.

[2]) A. M. Eger, Verkehrsordnung. S. 60. 83. Eger, Deutsches Frachtrecht. III. S. 371.

[3]) von Ihering, Jahrb. f. Dogmatik. Bd. 23. S. 327 ff.

Personalpapiere Inhaberpapiere auszugeben, so müsse sie sich die Konsequenzen, die mit den Inhaberpapieren verbunden seien, gefallen lassen.« Allerdings würde ein pactum de non cedendo der rechtlichen Wirkung entbehren, wenn die Fahrkarte von der Vorausgabung bis zu ihrer Abnahme Inhaberpapier bliebe. Durch den Willen des Ausstellers hat die Urkunde den Charakter eines Inhaberpapieres erhalten und durch den Willen des Ausstellers kann ihr dieser Charakter auch wieder genommen werden. Mit der Ausgabe der Fahrkarte verspricht die Eisenbahn, jedem Inhaber verpflichtet sein zu wollen, allerdings nur bis zum Antritt der Reise. Nach dem Antritt derselben soll mit ihrem Willen die Verpflichtung, an jeden Inhaber zu leisten, aufhören. Mit dem Antritt der Reise vollzieht sich die Umwandlung der Fahrkarte aus einem Inhaberpapiere in ein Personalpapier. Sie wird, wenn auch nicht tatsächlich, so doch juristisch ein Namenpapier. Der Antritt der Reise bedeutet die Außerkurssetzung der Fahrkarte, die in dem Augenblicke vollendet ist, in welchem der Zug sich in Bewegung setzt.

Die Fahrkarte wird mit der Außerkurssetzung nicht zugleich entwertet[1]); sie ist Wertpapier geblieben, sie hat nur von den beiden Funktionen, die sie bis zum Antritt der Reise besaß, eine verloren, die Übertragungsfunktion, sie dient nur noch der Ausübung[2]).

Nach dem Antritt der Reise kann nur derjenige die Transportleistung verlangen, der mit der Fahrkarte die Reise begonnen hat; dem zweiten Benutzer kann die Eisenbahn die Leistung verweigern. Legitimiert zur Fahrt ist nur der erste Benutzer. Während die Eisenbahn bei den auf den Namen lautenden Fahrkarten den Nachweis der Identität von dem Berechtigten verlangen kann[3]), den dieser wegen der von ihm zu vollziehenden Unterschrift auf der Urkunde leicht zu führen vermag, hat sie bei den tatsächlich nicht auf den Namen lautenden Fahrkarten den Nachweis der Nichtidentität zu führen. Die Beweislast wird ihr aufgebürdet. Dies entspricht der Billigkeit.

---

[1]) A. M. de Jonge, S. 15.

[2]) Göppert, S. 85.

[3]) Vgl. § 7 der Beförderungsbedingungen: Auf Verlangen des Dienstpersonals hat der Reisende seine Unterschrift zu wiederholen.

§ 12. Ausübung des Gläubigerrechtes.

Die faktische Ausübung des in der Fahrkarte verbrieften Rechtes ist von der Innehabung des Papieres abhängig, nicht aber das Recht selbst. Als Inhaber erscheint hier also, wer das Papier derart in seiner tatsächlichen Gewalt hat, daß er es jederzeit vorlegen kann. Die Rücksicht auf Treu und Glauben aber verlangt eine Einschränkung des unbedingten Schutzes des Inhabers[1]). Man verlieh deshalb dem Aussteller ein Beanstandungsrecht mit dem rechtlichen Inhalte, die Leistung verweigern zu dürfen, falls Inhaber zur Verfügung über die Urkunde nicht berechtigt ist. Dieses Recht des Ausstellers ist nicht ein allgemeines Prüfungsrecht hinsichtlich der Rechte und Befugnisse des Inhabers im Einzelnen, sondern es darf sich nur auf Mängel im Verfügungsrecht des Inhabers erstrecken, nur auf die Legitimation des Inhabers. Eine Verpflichtung der Eisenbahn zur Prüfung der Legitimation des Inhabers der Fahrkarte besteht aber nach dem Gesetze nicht. Sie wäre in ihrer Allgemeinheit eine zu große Last für die Eisenbahn.

Weiterhin ist zu untersuchen, ob die Eisenbahn durch wissentliche Leistung an den Unberechtigten schadensersatzpflichtig wird.

Hierzu äußern sich die Protokolle[2]) folgendermaßen: »Der Satz, daß der Schuldner aus einer Schuldverschreibung an den Inhaber verpflichtet sein müsse, dem seines Wissens unredlichen Inhaber die Zahlung zu verweigern, läßt sich zwar theoretisch rechtfertigen, wichtige Bedenken sprechen aber dagegen, ihn im Gesetzbuch anzuerkennen. Der Schuldner handelt nicht dolos, wenn er wissentlich an den nicht berechtigten Inhaber leistet; er übt damit nur sein Recht aus; seine Sache ist es nicht, die Interessen des Eigentümers wahrzunehmen.«

Diesen Ausführungen ist wohl nicht beizustimmen. Weiß die Eisenbahn positiv, daß der Präsentant die Fahrkarte unredlich erworben hat, und läßt sie ihn trotzdem zur Erhebung der Leistung zu, so handelt sie zweifellos dolos gegen den rechtmäßigen Eigentümer. Sie fügt diesem in einer gegen die guten Sitten verstoßen-

[1]) Protokolle. II. S. 532—537.
[2]) Protokolle. II. S. 536. Motive. II. S. 694 ff.

den Weise vorsätzlich Schaden zu, sie begeht also eine unerlaubte Handlung im Sinne des § 826 B.G.B. und ist dem Eigentümer für den aus ihr entspringenden Schaden ersatzpflichtig[1]).

Weiter fragt es sich, ob in einem solchen Falle die Eisenbahn, wenn sie also weiß und sicher dartun kann, der Legitimierte sei nicht der Gläubiger, trotzdem durch Leistung an den Legitimierten frei wird.

Jacobi[2]) nimmt aus allgemeinen Rechtsgründen an, daß diese Folge hier nicht eintreten könne; allein dies dürfte angesichts des Wortlautes des Gesetzes zu weit gehen, außerdem wird ja durch den Schadensersatzanspruch jede Verkürzung des wirklichen Gläubigers ausgeschlossen[3]).

§ 13. Einwendungen des Schuldners.

Durch den Eigentumserwerb an der Fahrkarte entsteht für den Erwerber ein neues selbständiges Gläubigerrecht; denn die Leistung ist ihm als dem berechtigten Inhaber selbständig versprochen. Die Eisenbahn kann sich daher dem Gläubiger gegenüber auf eine Einrede nicht deshalb berufen, weil sie gegen den Vormann begründet war.

Die Eisenbahn hat vielmehr nur solche Einwendungen, § 796 B.G.B.:

1. welche die Gültigkeit der Ausstellung der Fahrkarte betreffen; z. B. die Eisenbahn kann einwenden, daß die Fahrkarte gar nicht von ihr herrühre, daß sie also gefälscht sei;
2. welche sich aus der Fahrkarte selbst ergeben; z. B. die Eisenbahn kann einwenden, die Fahrkarte habe zwar den durch die Verkehrsordnung vorgeschriebenen Inhalt, aber es fehle zu ihrer Gültigkeit der Datumsstempel;
3. welche der Eisenbahn unmittelbar gegen den Inhaber zustehen; z. B. sie kann einwenden, er sei zwar Inhaber der Fahrkarte, aber er habe die ihr wider Willen abhanden gekommene Fahrkarte gefunden oder gestohlen.

---

[1]) Oertmann, zu § 793, Anm. 4. S. 888. Dernburg, B.G.B. II$_1$ § 149. S. 391.
[2]) Jacobi, S. 65 ff.
[3]) Oertmann, zu § 793, Anm. 4. S. 888. Staudinger, § 793. S. 783.

§ 14. Die Vorschriften des B.G.B. über die Schuldverschreibung auf den Inhaber, welche auf die Karten und Marken des § 807 keine Anwendung finden.

Ist eine Schuldverschreibung dem bisherigen Inhaber weggekommen, und ist ihm der derzeitige Besitzer bekannt, so stehen dem bisherigen Inhaber der petitorische Besitzanspruch aus § 1007 B.G.B. und die Vindikation im Sinne des § 985 B.G.B. zu, sofern nicht jener sich auf redlichen Erwerb berufen kann[1]).

Weiß der bisherige Inhaber nun nicht, in wessen Besitze die Schuldverschreibung sich derzeit befindet, und ist diese somit abhanden gekommen, so stehen ihm die Kraftloserklärung und das nach beantragter Kraftloserklärung an den Schuldner ergehende gerichtliche Verbot, an den Inhaber des Papieres zu leisten (Zahlungssperre), als Hilfsmittel zur Verfügung.

Aber die Fahrkarte gehört zu den Karten, Marken usw. des § 807 B.G.B., auf welche gewisse Bestimmungen, die für die Schuldverschreibungen des § 793 gelten, keine Anwendung finden. So die Vorschriften über die Kraftloserklärung. Das gerichtliche Amortisationsverfahren ist hier unbrauchbar, weil die Amortisationsfristen zu lang und die Kosten im Verhältnisse zu dem häufig nur geringen Wert zu groß sind. Staudinger[2]) sagt, der Hauptgrund liegt darin, daß sie regelmäßig ausreichender Kennzeichen, um sie von anderen Urkunden derselben Art zu unterscheiden, entbehren und daher den Erfordernissen des § 1007 Nr. 1 C.P.O. nicht genügt werden kann.

Ferner findet keine Anwendung die Vorschrift des § 798 B.G.B. über den Umtausch beschädigter oder verunstalteter Inhaberpapiere, die zum Umlauf nicht mehr geeignet sind. Hierfür war auch kein Bedürfnis vorhanden, da die Hauptfunktion der Fahrkarte in der Ausübung, nicht in der Zirkulation besteht. Dem praktischen Bedürfnisse wird dadurch Rechnung getragen, daß die Fahrkartenausgabestellen gehalten sind, vor oder unmittelbar nach dem Abgange des Zuges Fahrkarten zurückzunehmen, wenn Billigkeitsgründe die Zurücknahme rechtfertigen. Unter Umständen wird auch die Beschädigung

---

[1]) B.G.B. § 932, 935.

[2]) Staudinger, § 807. II. Nr. 3. S. 812.

oder Verunstaltung einer Fahrkarte als ein die Zurücknahme rechtfertigender Billigkeitsgrund anerkannt werden[1]).

Ferner kommen die Vorschriften über die Umschreibung auf den Namen[2]), über die Ausschlußfristen[3]) und die Verjährung nicht zur Anwendung.

Zur Umschreibung einer einmal als Inhaberpapier ausgegebenen Fahrkarte ist kein Bedürfnis vorhanden. Die Bestimmungen des B.G.B. über die Ausschlußfristen werden ersetzt durch die besondere tarifarische Festsetzung von Präklusivfristen, beginnend mit dem Tage der Abstempelung der Fahrkarte. Wenn die Vorlegung innerhalb dieser Frist erfolgt ist, so fragt es sich weiter, innerhalb welcher Frist die Ansprüche aus der Fahrkarte verjähren. Der Anspruch aus einer Schuldverschreibung auf den Inhaber verjährt nach § 801 B.G.B. nach erfolgter Vorlegung in zwei Jahren von dem Ende der Vorlegungsfrist an. Außerdem bestimmt das B.G.B. in § 196 Nr. 3, daß die Ansprüche der Eisenbahnunternehmungen wegen des Fahrgeldes einer zweijährigen Verjährung unterliegen, es gibt aber keine Bestimmungen darüber, in welcher Zeit die Ansprüche des Fahrkarteninhabers gegen die Eisenbahn verjähren. Die Verkehrsordnung setzt nur fest, daß die Ansprüche wegen Verlustes, Minderung, Beschädigung oder Verspätung des Reisegepäcks[4]), des Gutes[5]) und bei unrichtiger Frachtberechnung[6]) in einem Jahre verjähren.

Der Mangel einer ausdrücklichen Regelung läßt darauf schließen, daß die in Rede stehenden Ansprüche der dreißigjährigen Verjährungsfrist unterliegen. Aus § 195 B.G.B. folgt, daß die regelmäßige dreißigjährige Verjährung überall da anzunehmen ist, wo eine anderweitige Regelung weder durch das B.G.B. noch ein anderes Gesetz stattgefunden hat.

---

[1]) Vgl. Zusatzbestimmung zu § 14 der Verkehrsordnung.
[2]) B.G.B. § 806.
[3]) B.G.B. § 801.
[4]) § 34 der Verkehrsordnung.
[5]) § 91 der Verkehrsordnung.
[6]) § 61 der Verkehrsordnung.

Druck von Breitkopf & Härtel in Leipzig.